

TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE  
RIVISTA INTERNAZIONALE  
DI CULTURA URBANISTICA

13

SPECIAL ISSUE



il mare e la città  
metropolitana  
di Napoli

*a cura di Massimo Clemente*



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol. 7 n. 2 (LUGLIO 2014)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

**Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



**Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Antonella Cuccurullo, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Irene Ioffredo, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

**Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

**Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T. / Administrative Manager LUPT Center**

Maria Scognamiglio

## Sommario/Table of contents

### **Prefazione/Introduction**

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

### **Editoriale/Editorial**

NAPOLI 2020: la visione dal mare per lo sviluppo locale sostenibile della costa metropolitana/  
NAPLES 2020: the vision from the sea for local sustainable development of the metropolitan coast

Massimo CLEMENTE

7

### **Interventi/Papers**

#### **Approcci e visioni metropolitane dal mare/ Approaches and metropolitan visions from the sea**

La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura/The nature of limit. The coastline between artifice and nature

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

Porto, città e linea di costa/Port, city and coast-line

Carmine PISCOPO

42

La filosofia e il diritto per l'interpretazione delle città di mare/Town planning and seaside town: law sources and legal drafting criteria

Sergio ZEULI

53

Ispirazioni dal rapporto terra-mare, visioni di paesaggio, indirizzi al progetto/Inspiration from land-sea connection. Landscape visions, addresses to the project

Fabrizia FORTE

67

#### **Analisi, piani e progetti per la costa metropolitana di Napoli / Analysis, plans and projects for the metropolitan coast of Naples**

Da Puteoli a Stabia una stratificazione storica zenitale Alessandro/From Puteoli To Stabia an historical zenith stratification

Alessandro CASTAGNARO

83

Riqualificazione del waterfront tra modelli internazionali e radicamenti locali. il caso di Castellammare di Stabia/International models or local embedment in waterfront redevelopment. Castellammare di Stabia case

Francesco Domenico MOCCIA

99

Sviluppare ambienti resilienti. Due progetti per la governance delle aree costiere nella penisola sorrentina/ Building the coastal resilience. Two case study research for the governance of urban coastal areas

Mario LOSASSO, Marina RIGILLO

117

Diritto al mare a Napoli: accedere, conoscere, ricordare, condividere l'area marina protetta della Gaiola/Accessing the sea in Naples: the case study of the S.I.C. Gaiola Marine Protected Area

Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO, Gaia DALDANISE

133

Le vie del mare nella pianificazione di emergenza. Il caso di Bacoli/“Sea routes” in Risk Management Planning. The case study of Bacoli Giuseppe GUIDA	153
Napoli e il mare: Mergellina e il lungomare di via Caracciolo/ Naples and sea: Mergellina and the Via Caracciolo waterfront Massimo PICA CIAMARRA	163
Premio la convivialità urbana. Idee e proposte per il lungomare di Napoli/Civic activation experience for the requalification of “lungomare” in Naples: the award “La Convivialità Urbana” Gaia DALDANISE, Stefania RAGOZINO	173
Progettare tra terra e mare. Il ridisegno del waterfront di Pozzuoli/ Designing between land and sea. The project of the Pozzuoli waterfront Francesco BUONFANTINO	191
Progetto e tutela sulle aree costiere/Project and preservation on the coastal areas Ugo CARUGHI	199
<b>Il porto di Napoli come cerniera tra il mare e la città metropolitana / The port of Naples as a join between sea and the metropolitan city</b>	
Osservare guardare e ascoltare Napoli. Considerazioni in margine al dialettico rapporto tra la città ed il suo porto/Observing, watching and listening to Naples. Marginal observations on the dialectic relation between the city and its port Mario COLETTA	209
Porto e città: storia di un rapporto conflittuale/Port and city: history of conflicting relationship Anna Maria FRALLICCIARDI, Antonella CUCCURULLO	219
Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso/Harbour waterfront: landscapes and potentialities of a contended space Michelangelo RUSSO	235
Porto, Spazio Pubblico e Città Metropolitana/Port, Public Space and Metropolitan City Carlo GASPARRINI	251
Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?/The Harbour and the City: converging parallels or equidistant divergences? Rosa BUONANNO, Carlo COPPOLA, Giuseppe DE MATTEO MANZO, Vincenzo NIGRO	267
Napoli città-porto Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale/Naples port-city Strategies for a new integration of waterfront urban space Marica CASTIGLIANO	279
Vulcanica e il mare di Napoli/Vulcanica and the Sea of Naples Eduardo BORRELLI, Marina BORRELLI, Aldo DI CHIO	299
Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli/ Coastline and metropolitan planning of Naples Antonio ACIERNO	307

Abstract

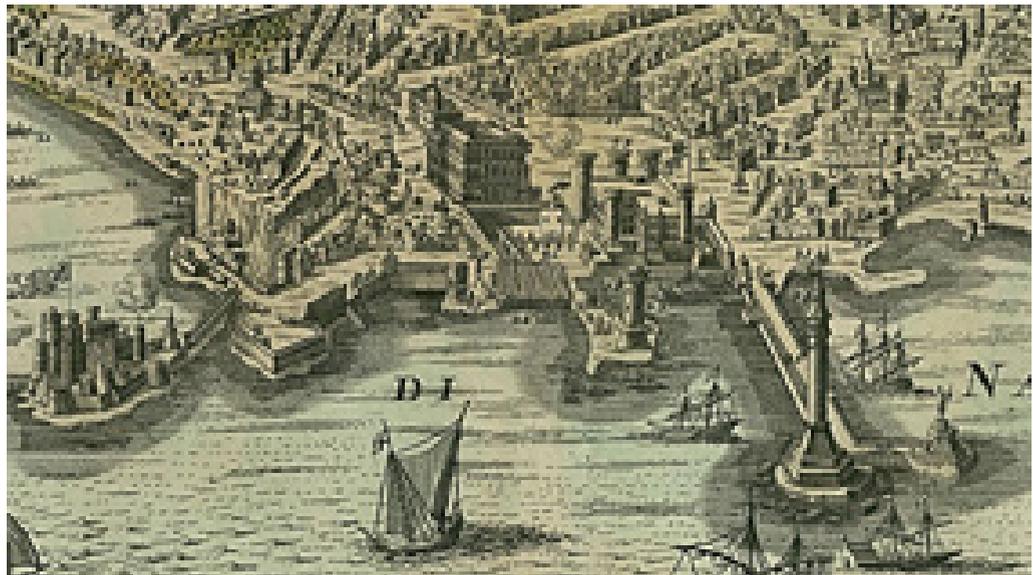
## Inspiration from land-sea connection. Landscape visions, addresses to the project

*Fabrizia Forte*

### *Abstract*

We can consider “the sea” to be a marvelous place to observe the contemporary city. From the sea the shape of the city recovers memory and becomes a form of inspiration. Hence the role of the sea and its legends perform in planning. The demand of quality investing the contemporary city, brings to redefine the ways of life and living and to meet sensible subjects as those of redevelopment of marginal areas between sea and land, by the creation of “new landscapes”. In the difficult context of our urban problems, the subject of the “waterfront” transformation and recovering becomes one of the most overspread phenomena of the changing face of our contemporary city.

Reflecting on the relationship between the man with the sea and the sea with what has



*Veduta di Napoli (stralcio), Homann Johann Baptist, 1734.*

been built, come out ideas and inspirations for the project and to have a future able to give a higher value to urban identity.

**KEYWORDS**

*Inspiration, memory, morphology, function, urban planning*

**Ispirazioni dal rapporto terra-mare. Visioni di paesaggio, indirizzi al progetto**

Il mare può considerarsi un punto di vista privilegiato per osservare la città contemporanea. Vista dal mare la forma della città recupera la memoria e diviene forma di ispirazione. Da ciò il ruolo che il mare e le sue leggende assolvono nel progettare.

L'attenzione alla domanda di qualità che investe la città contemporanea, ridefinendone i modi del vivere e le forme dell'abitare, porta i progettisti più sensibili ad affrontare temi delicati come quelli della riqualificazione di aree di margine tra città e mare, attraverso la creazione di "nuovi" paesaggi. Nel quadro complesso e articolato delle attuali problematiche urbane il tema della trasformazione e del recupero dei "waterfront" è uno dei più diffusi fenomeni del volto mutevole della città contemporanea. Dalle riflessioni sul rapporto che lega l'uomo al mare ed il mare al costruito nascono spunti per il progetto, ispirazioni di interventi sapienti e consapevoli e di strategie cui ricondurre immagini e visioni di futuro che valorizzino l'identità urbana.

**PAROLE CHIAVE**

*Ispirazione, memoria, morfologia, funzione, progettazione urbana*

## **Ispirazioni dal rapporto terra-mare. Visioni di paesaggio, indirizzi al progetto**

***Fabrizia Forte***

### **1. Motivi di ispirazione per riflettere sul rapporto terra-mare**

Sono varie le sfumature del fascino che il mare esercita da sempre sull'uomo: spazio di libertà senza barriere e, nello stesso tempo, frontiera tra noi e una realtà sconosciuta, sognata, mitizzata, elemento di separazione da terre lontane, rafforzato dall'idea di essere concepito come un'unica entità, unico ostacolo tra noi e ciò che è o appare come distante. Il mare costituisce una sorta di non-territorio, in cui il nostro passaggio, onda tra le onde, non può lasciare una traccia sensibile, dove le regole per muoversi e riuscire a sopravvivere non possono essere dettate da convenzioni superficialmente tracciate che ne stabiliscano l'utilizzazione e dove qualsiasi forma di appropriazione scompare.

Il mare rappresenta uno scenario carico di eventi storici di portata globale, teatro di civilizzazione e di conflitti, di intreccio di scambi e di incroci, di esplorazioni e di scoperte. Il mare è vita, rapporto tra popoli, economia, ma rappresenta anche una sfida per la sua grandezza e la sua forza, una grande scuola di umiltà. Parlare del rapporto tra uomo e mare, delle rotte e delle navigazioni, della scoperta del nuovo, della sfida e del coraggio necessari per affrontare la paura dell'ignoto e la forza della natura, riporta all'enigma della conoscenza di sé e del creato.

L'ispirazione a questa riflessione porta in sé due anime contrapposte, oscillanti tra antitetiche possibilità di destino: ricchezza ma anche sofferenza e morte, perdita e promessa di conquista, distacco e speranza di ritorno, abbandono angoscioso e sogno di una vita migliore. I viaggi per mare segnano l'inizio di avventurose quanto rischiose esplorazioni, come anche di molte storie di emigrazione, in cui a separare i luoghi familiari, trafitti dalla sofferenza o dalla miseria, e le terre sconosciute della speranza c'è la vastità del mare, che come un ponte unisce popoli, culture, civiltà differenti. La parola "ponte", non a caso, deriva da *Pontos*, il nome del più antico degli dei ellenici del mare, con cui i greci indicavano il mare aperto, inesplorato e minaccioso, distinguendolo da *Thàlassa*, personificazione femminile della divinità, il mare calmo, vicino alla costa, nel quale non era pericoloso navigare.

Dalla mitologia alla letteratura il passo è breve, laddove viaggi e avventure si trasformano in allegorie e al tempo stesso in epopee epiche, costanti letterarie che riescono ad ispirare pensieri importanti sul senso dell'io e sulla storia.

Il mare produce immaginario nei letterati, "rappresenta la sfida, l'ostacolo da affrontare, la vita che bisogna attraversare, è il passaggio nel quale si colloca, fin dall'Odissea, ogni storia che racconta del senso della vita e la formazione della propria identità. Se il fiume è il tempo, lo scorrere che trascina e porta via, il mare è l'eterno"<sup>1</sup> (Pellegrini, 2003).

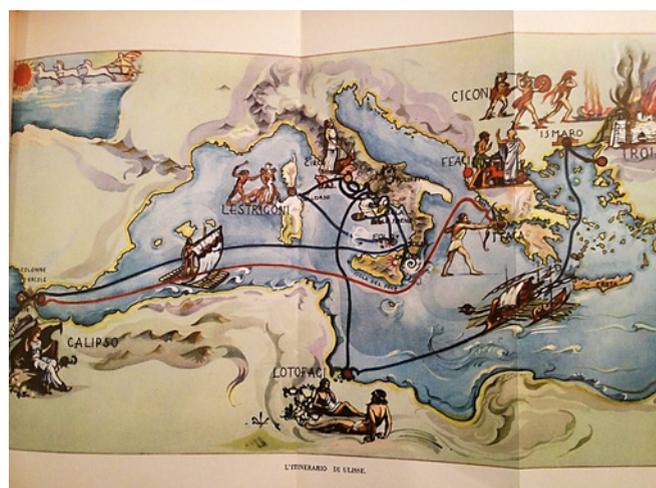


Fig. 1 - *Ulisse e le Sirene. Particolare di un mosaico proveniente da Dougga, III sec., conservato presso il Museo del Bardo, Tunisi.*

L'epica che ha formato l'immaginario collettivo, dall'Odissea alle Argonautiche, all'Eneide, ha come scenario il mare, come anche molte narrazioni riportate nei testi sacri, dal naufragio di Giona, salvato miracolosamente dalla balena (Ger. 18,7-8), alla lunga navigazione di San Paolo da Gerusalemme a Roma, descritta negli Atti degli Apostoli (Atti 27,1-28,16), in cui il missionario cristiano, perseguitato e poi imprigionato, chiede alle autorità, come cittadino romano, di appellarsi a Cesare. Nel viaggio dell'Ulisse omerico il mare è qualcosa di più di uno sfondo, è il luogo del movimento, dove avvengono partenze e ritorni, approdi e fughe, in una continua ricerca di un punto d'arrivo e di pace. La narrazione del viaggio per mare di Ulisse ritorna nella Commedia di Dante e conduce alle Colonne d'Ercole, all'apertura verso l'ignoto il cui disvelamento potrebbe cambiare tutto. Ulisse, uomo errante e navigatore, rappresenta l'emblema del desiderio di conoscenza che porta l'uomo a sacrificare anche ciò che ha di più caro, a piegare un fato avverso, attraverso quella *virtus* pragmatica tanto decantata dagli antichi. Ma se per Omero Ulisse è colui che ritorna, in Dante la prospettiva muta: Ulisse è colui che cerca, in costante esplorazione, spingendosi oltre il limite dell'inviolabile. Ulisse è un peccatore e viene collocato nell'Inferno tra i consiglieri di frode. Il desiderio di conoscenza è tale che nell'ultimo viaggio insieme ai compagni si spinge oltre le Colonne d'Ercole (Stretto di Gibilterra), sulle quali, secondo i latini, era incisa la scritta: "Nec plus ultra". La prudenza consigliava di "non andare oltre" il confine del mondo allora conosciuto, ma la brama di scoperta e conoscenza spinge Ulisse a varcare i limiti imposti alla sua condizione umana. La conclusione è il naufragio.

Come nell'Ulisse di Omero anche in quello di Joyce l'eroe rappresenta il simbolo della ricerca del sapere ed attraverso il viaggio si costrui-

Fig. 2 - *Odissea, Ed. Lattes, 1953, Libreria Fossataro, Cagliari. Mappa illustrativa del viaggio di Ulisse.*



sce la propria identità, arricchendosi grazie alle diversità con cui entra in contatto senza risultarne schiacciato o assorbito. L'opera di Joyce ha come punto di riferimento la cultura e la storia dell'umanità, rappresentate nell'Odissea dalle diverse terre che Ulisse esplora, nell'opera di Joyce dai personaggi che l'eroe incontra.

Dall'Odissea omerica all'Eneide virgiliana, dalla Commedia dantesca ai romanzi cavallereschi, dai racconti della folle impresa di caccia del capitano Achab del candido capodoglio *Moby Dick* (Melville, 1851), al breve romanzo, o anche lungo racconto, di Hemingway, *Il vecchio e il mare*<sup>2</sup>, in tutte le narrazioni l'intimo peregrinare dell'uomo si fonde con esteriori forme di movimento e il viaggio in mare si trasforma in metafora della vita. Sono racconti di viaggi avventurosi, ricerche e pellegrinaggi, allontanamenti da patrie perdute e ritorni, in cui il rapporto tra l'uomo e il mare si carica di valenze simboliche che oscillano tra due mondi, quello dolente, che nasce dalla paura della sfida con l'ignoto, con la sofferenza dell'uomo, con lo smarrimento e il disorientamento, e quello delle meraviglie, che nasce dal confronto entusiasta con la vita, dall'emozione dell'esplorazione, dallo stupore della scoperta. Il navigatore solitario Bernard Moitessier<sup>3</sup>, moderno Ulisse alla ricerca del proprio Io, nel 1960 scriveva: "È ora di stendere le mie bianche vele alla leggera brezza di sud-est che mi annuncia essere giunta l'ora di partire, ancora una volta, verso quella linea dell'orizzonte che la mia barca non raggiungerà mai. Ma dietro quell'orizzonte ci sono altre terre, altri amici che vorrei conoscere meglio prima di doverli lasciare. Destino del marinaio, sempre insoddisfatto, perché pensa che, sull'altra riva, sempre più lontano, debba trovarsi quello che cerca" (Sonnino, 2008).

Il concetto di sfida avventurosa, di partenza verso l'irraggiungibile orizzonte di cui parla Moitessier, di desiderio di andare sempre "oltre" di cui è campione l'Ulisse dantesco, è il vero motore dell'evoluzione umana, all'origine dei grandi viaggi che dalla seconda metà del '400 condussero gli europei a solcare i mari dando inizio alla conquista del mondo: "Tra la seconda metà del sec. XV e la fine del XVII gli europei impararono a conoscere il mondo nella sua totalità e a considerare tutti i mari come un mare unico" (Parry, 1963).

Descrizioni e disegni minuziosi delle particolarità della costa e delle caratteristiche dei fondali accompagnavano le esplorazioni dando luogo a manuali per la navigazione, i portolani, discendenti dai peripli di origine greca e latina, e a rappresentazioni iconografiche, frutto di una razionalità scientifica, inizialmente finalizzate a rappresentare la costa in modo simbolico ma veritiero e via via sempre più dettagliate dal perfezionamento delle conoscenze scientifiche, tecniche e artistiche. L'esperienza visiva e la trasformazione percettiva, unite alla conoscenza scientifica, danno luogo alla rappresentazione cartografica del territorio che si serve della riconoscibilità dei punti costituenti il carattere identitario dei luoghi, superando la dimensione poetica e pittorica della rappresentazione.

Per duemila anni carte nautiche, disegno della costa, elementi fisici rilevanti, hanno guidato il navigante nello stabilire la posizione delle barche in mezzo al mare e la rotta da seguire attraverso bussole di rilevamento e triangolazione. I segni cospicui a mare consentono di accertare, attraverso angoli di rilevamento, il punto nave.

Oggi la navigazione è resa più sicura da sofisticati strumenti di rilevamento elettronico, ma è indubbio che bussole, portolani e carte nautiche dell'Istituto Idrografico della Marina (IIM) costituiscono strumenti essenziali ed insostituibili per chi conduce una barca.

Nonostante i progressi della tecnologia, un fascino particolare conservano sempre i disegni a mano che guidano e orientano il navigante nell'esplorazione di nuove coste. Un'impronta alla nautica da diporto nel nostro paese l'ha data il giornalista e appassionato navigatore Mauro Mancini con i suoi volumi "Navigare lungocosta"<sup>4</sup>, nati sul finire degli anni Sessanta e annualmente aggiornati, con lo scopo primario di aiutare i naviganti di piccolo cabotaggio. Attraverso centinaia di disegni è rappresentata gran parte della costa italiana: i punti riconoscibili dal mare, gli approdi, gli ormeggi, i fondali, le foci di canali e di fiumi, tutto disegnato con pazienza e precisione. L'autore, tragicamente scomparso durante una navigazione in luoghi lontani con l'amico esploratore Ambrogio Fogar, continua ad essere ricordato da coloro che hanno l'opportunità di trasformare il sogno in esperienza di mare attraverso la navigazione costiera.

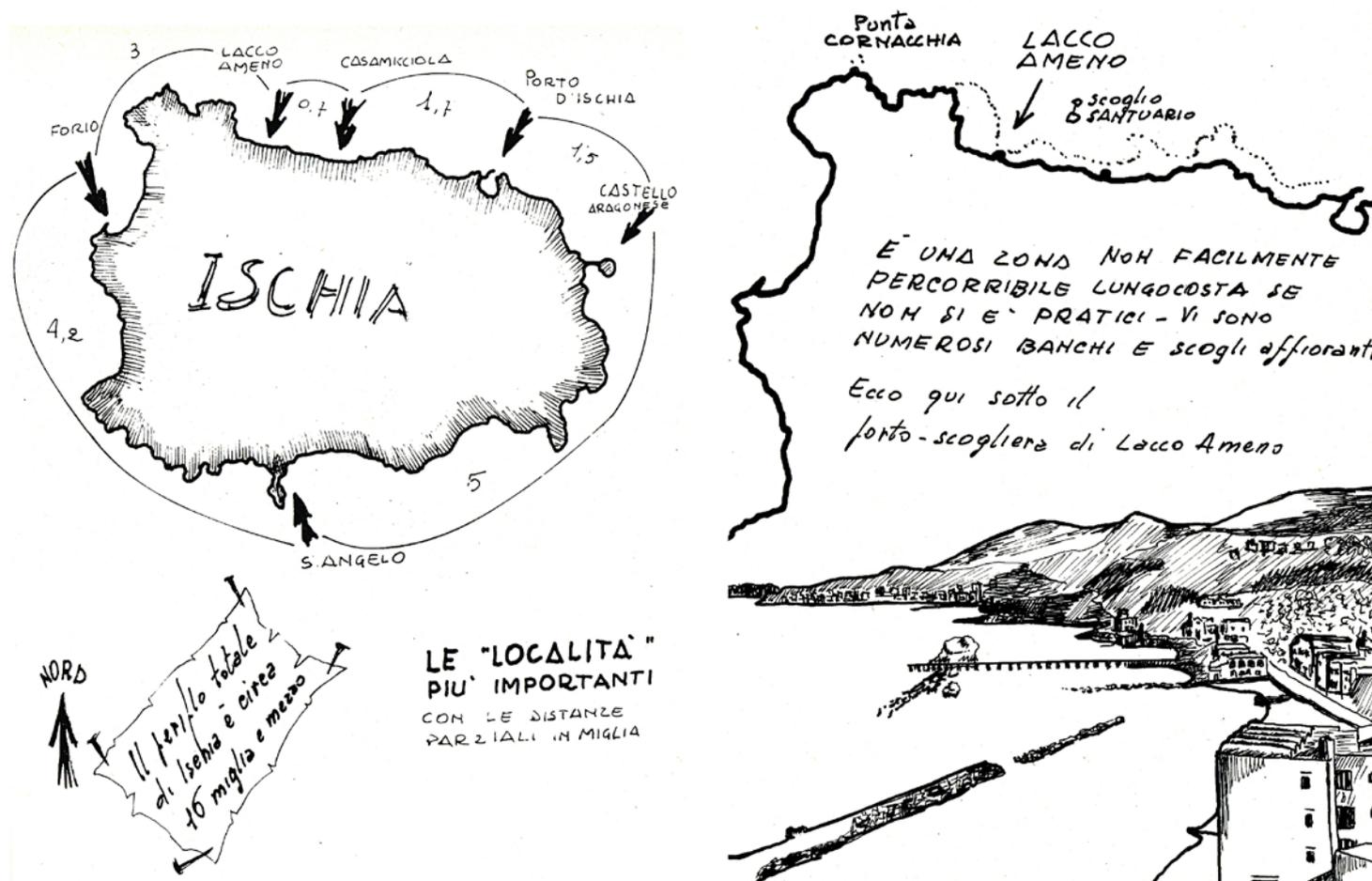


Fig. 3 - Mauro Mancini, "Navigare lungo costa, 3 - Dall'Argentario a S. Maria di Leuca", editore Nischi-Lischi, Pisa, 1976, collana il Tagliamare. I volumi della collana hanno come scopo quello di aiutare i naviganti attraverso minuziosi disegni a mano, descrizioni, informazioni sugli approdi e i fondali, prezioso e utile strumento per la nautica da diporto.

Disegni e cartografia hanno quindi uno scopo utilitarista, accompagnano la navigazione e la scoperta. Per essere rappresentato, il paesaggio si studia con un'intenzione, dialogando con le preesistenze - masse, densità, tessiture, specifiche conformazioni del suolo - di cui si serve per la riconoscibilità dei punti. Il paesaggio trasmette valori segnici simbolicamente rilevanti. Visto dal mare, è volutamente strutturato: è un artificio. L'artificio è un elemento che si vuole far riconoscere. I segni artificio che realizziamo nel paesaggio dunque, non hanno solo un valore estetico ma possono avere un ruolo, essere conoscenza applicata rispetto al ruolo che assumono.

## 2. Visioni di paesaggio

La visione di un paesaggio dal mare propone immagini sempre nuove ed inconsuete. La distanza posta dal mare tra l'osservatore e l'oggetto trasforma le forme in configurazioni mutevoli, spesso indefinite, che non possono essere pienamente abbracciate, comprese dallo sguardo. Un repertorio di scenografie molto vario, che si presenta agli occhi di chi osserva a scale multiple e variabili, difficili da misurare e controllare, ma che, allo stesso tempo, grazie al contatto col mare, evocano sogni e nuovi stimoli.

Accanto all'idea di un continuo cambiamento di scenario, man mano che cambiano le distanze dalla costa, occorre parlare anche di un perenne perdurare che caratterizza l'identità dei luoghi: da un lato immagini di segni artificio che mutano in relazione alla dinamica della posizione; dall'altro elementi ben definiti, profili di monti e di altopiani, skyline che evidenziano la morfologia naturale del territorio.



*Figg. 4, 5 e 6 - Stromboli, isole Eolie. Il lento avvicinamento alla costa durante una navigazione consente di leggere la morfologia che caratterizza l'identità dei luoghi ed il mutare dei segni artificio in relazione alla dinamica della posizione.*



La linea di contatto tra terra e acqua costituisce un limite ambiguo e fluido: è una linea apparentemente definita ma perennemente mutevole nel disegno di un equilibrio dinamico dettato dall'energia del moto ondoso e delle maree, dalla miopia generata dalla distanza e dalla percezione della sua immaterialità che ci costringe a percepirla come un dettaglio in una scala smisurata. Quando la definizione dello sguardo ci permette di leggere l'effettivo spessore della linea di costa è allora che si rivela un paesaggio caratterizzato dall'incontro tra mare e terra e dalla mutevolezza generata dalle peculiarità dinamiche di questo contatto. Tale linea è frutto di un disegno che nasce dalla trasformazione morfologica, materiale e tangibile, dovuta all'energia e alla violenza dell'incontro. E' un margine fluttuante, un disegno sempre mutevole con cui è doveroso confrontarsi se orientati verso la ricerca di forme progettuali possibili, in cui flessibilità e apertura devono risultare protagoniste.

“La linea di costa - commenta Massimo Clemente - non è una barriera ma un'apertura che potenzialmente collega la forma e la sostanza della città di mare, la sua essenza più profonda, alle altre città di mare”<sup>5</sup> (Clemente, 2011). Nello stesso tempo, benché in con-



tinua mutazione e trasformazione, la linea che separa terra e acqua è un limite preciso che introduce, rispetto alla dimensione terrestre, la scala dell'orizzonte e l'immensità del vuoto.

Per definire l'architettura di un waterfront è necessario riconoscere qualità e fragilità di un luogo come questo, margine e spazio di relazione tra mare e terra, luogo simbolico dell'idea del limite della città, risultato dell'incontro tra le regole della città e le regole della natura, tra la stabilità e l'indeterminatezza. L'incontro tra città e mare produce dei luoghi caratterizzanti l'identità urbana.

Se la città si guarda dal mare il suo volto cambia. Cambia il modo di vedere il tessuto urbano e i sistemi di relazione, cambiano i rapporti tra gli spazi, non esistono più singoli oggetti ma grandi masse, il concetto di confine perde significato. Il mare può considerarsi un punto di vista privilegiato per osservare la città contemporanea e per leggere ed interpretare in modo innovativo le sue molteplici risorse, fratture, discontinuità e articolazioni.

### **3. Indirizzi al progetto**

Dalle riflessioni sul rapporto che lega l'uomo al mare ed il mare al costruito possono nascere spunti per il progetto, ispirazioni di interventi sapienti e consapevoli e di strategie cui ricondurre immagini e visioni di futuro che valorizzino l'identità urbana.

L'attenzione alla domanda di qualità che investe la città contemporanea, ridefinendone i modi del vivere e le forme dell'abitare, porta i progettisti più sensibili ad affrontare temi delicati come quelli della riqualificazione di aree di margine tra città e mare, attraverso la creazione di "nuovi" paesaggi. La vera sfida è riuscire a superare la visione di intervento sul paesaggio come semplice occasione di "abbellimento" a corredo di un progetto o di azione di mitigazione, e a proporre azioni progettuali coraggiose che affrontino il tema della costruzione e riqualificazione del territorio urbanizzato a diverse scale di intervento, da quella urbanistica a quella architettonica, con il contributo di un team multidisciplinare che consenta l'intreccio di saperi e di esperienze sedimentate di più discipline. Il progetto di paesaggio deve rientrare nella complessa opera di trasformazione di parti di città, reinterpretate alla luce delle spinte e delle sollecitazioni che giungono dalla società e dal vivere contemporaneo. Nel quadro complesso e articolato delle attuali problematiche urbane il tema della trasformazione e del recupero dei waterfront è uno dei più diffusi fenomeni del volto mutevole della città contemporanea. Il mare rappresenta un limite geografico non cancellabile e la linea di costa, margine tra aree ecologicamente diverse, rimane una delle più importanti forme fisiche che contribuiscono alla riconoscibilità e identità urbana.

La storia delle città di mare ha un fascino particolare, condizionata da fattori politici, economici, geomorfologici, ambientali che ne hanno conformato la stessa identità. Molte città hanno risentito di un rapporto di difficile coesistenza, strutturandosi nei secoli con le spalle rivolte al mare e rafforzando solo nel corso del novecento un'intenzionalità



Fig. 7 - Veduta panoramica della città di Napoli dal mare (dettaglio), Homann Johann Baptist, 1734. Incisione in rame.

di apertura e di riappropriazione della sua immensità, incorporandolo nello spazio urbano.

Ciò che accade nella città di Napoli è estremamente interessante da un punto di vista documentario: la città del Seicento si sviluppa ad est sotto i crinali delle colline, tra Piazza Dante, il Castel dell’Ovo e Porta Capuana con la Piazza del Mercato. Le rappresentazioni cartografiche della città del Seicento e del Settecento la ritraggono da est, con prospettive a volo d’uccello che hanno in primo piano il mare, adagiata sul crinale del colle: ciò che si evidenzia è il contrasto tra città murata e morfologia della natura.

Le vicende storiche hanno dato forma alla città, la cui crescita è avvenuta per implosione all’interno delle mura: motivi politici e di difesa allontanano Napoli, capitale del Regno delle due Sicilie, dal suo mare. La separatezza tra la necessità di difesa e l’interazione tra mare e terra è implicita e condiziona la percezione del mare, malsicuro e sfuggente, desiderato eppure irraggiungibile, anche nelle successive generazioni. Lungo i venti chilometri da est ad ovest della città contemporanea, il mare si coglie per frammenti, tra palazzi, capannoni industriali, divieti di balneazione e club nautici riservati. Emblematico il titolo del celebre romanzo di Anna Maria Ortese “Il mare non bagna Napoli”<sup>6</sup>, in cui la scrittrice coglie acutamente lo “spaesamento” (Sartre, 2000) che vive la città contemporanea nei confronti del suo elemento primario, in un rapporto di difficile coesistenza e di sospensione tra terra e mare.

La rappresentazione della città contemporanea dal mare è da considerare in una prospettiva frontale. La città è cresciuta espandendosi lungo i crinali delle collina, da Capodimonte a Castel Sant’Elmo con San Martino e le verdi frange che si diradano andando verso Posillipo. E’ l’immagine universalmente familiare di Napoli che la vede ritratta dal mare con il suo golfo dominato dal profilo del Vesuvio. Eppure la separazione con il mare è sempre evidente, nella permanenza delle consuete relazioni con la città. Ricomporre i conflitti che sostengono l’equilibrio del reale è obiettivo primario dei diversi attori della gestione politico amministrativa della città, orientati verso una rinnovata

offerta di qualità del sistema insediativo. La sfida del recupero di un rapporto con il mare, attraverso un disegno ampio di riqualificazione del tratto di costa, è ancora aperta e tutta da esplicitare sia a livello amministrativo che progettuale attraverso una rifunzionalizzazione dell'area portuale, una gigantesca "anti-città" (Lama, 2010) che acquista un ruolo dominante nel complessivo disegno di riqualificazione urbana, ed attraverso un sistema di interventi finalizzati alla fruizione della costa come un'unica straordinaria infrastruttura per il tempo libero. Si tratta di politiche di innovazione che hanno interessato molte città europee e americane a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, quando i processi sociali ed economici caratterizzanti la moderna città industriale pongono all'attenzione dei governanti il difficile incarico di fronteggiare il declino urbano attraverso il rinnovo del centro città. Audaci interventi di riqualificazione dei fronti portuali e delle aree industriali sottoutilizzate vengono intrapresi da città americane come Baltimora, nel Maryland (Usa), in cui a partire dagli anni Settanta si avvia la riflessione sul futuro delle aree portuali e si attua il programma di azione, o da città europee come Londra, con la delocalizzazione del porto commerciale alla foce del Tamigi e la riconversione dell'intera area portuale delle Docklands in nuovi quartieri destinati ad attività terziarie, residenziali, commerciali.

Il "modello" europeo, conseguente dalla lunga esperienza britannica, tenta di coniugare interessi economici, esigenze sociali e forme di sviluppo sostenibile ricostruendo o riconvertendo l'immagine della città attraverso il recupero del rapporto con la fascia costiera.

Nel panorama europeo, Barcellona è tra i casi ritenuti di maggior successo, modello esemplare di buone pratiche da cui apprendere. Il processo di rinnovamento urbano che mira all'apertura dell'area portuale alla città, ha inizio negli anni Ottanta e prosegue negli anni Novanta sulla spinta dei giochi olimpici. Il Forum delle Culture del 2004 rappresenta un'ulteriore occasione per consolidare il processo di rinnovamento avviato. I grandi eventi costituiscono il pretesto per un rinnovamento urbano in cui l'Ayuntamiento de Barcelona, con il coordinamento di Oriol Bohigas, promuove interventi urbanistici, architettonici ed infrastrutturali che trasformano completamente la struttura urbana della città.

La politica barcellonaese è stata chiara e concreta. I grandi eventi mediatici sono diventati strumento di una strategia di riqualificazione urbana con cui sono stati captati capitali pubblici e privati per riconvertire intere e vaste aree degradate del porto e del litorale a nord della città. Il rinnovamento urbano del waterfront è andato di pari passo con il rinnovamento sociale dei quartieri popolari ed il successo dell'operazione, che in particolare ha affrontato il tema del rinnovamento attraverso il progetto dello spazio pubblico, è derivato dalla giusta integrazione tra questioni sociali, ambientali, funzionali ed economiche. Con la costituzione di società di gestione e realizzazione dei progetti, finanziati con canali di investimento pubblico e privato, ha saputo dare efficacia e velocità alla macchina amministrativa, agevolando i tempi di concessione e permessi. Barcellona nel giro di quindici anni ha recuperato il rapporto con il suo mare, impedito per anni dalle strutture del vecchio porto, dalle fabbriche e dalla caoticità delle strutture

litoranee. Analizzare il nesso intercorso tra i grandi eventi e le trasformazioni territoriali potrebbe aiutare ad interrogarsi sul modo in cui grandi metropoli colgono le opportunità per rinnovare se stesse e la propria immagine in una visione strategica di scala vasta (metropolitana o regionale).

“Napoli come polo dei grandi eventi” si sente ripetere dal sindaco De Magistris in una strategia che appare chiara e che vede nell’evento internazionale una delle linee su cui fondare il rilancio economico della città. Per seguire questa strada serve però una scatola strutturata e dotata di risorse. L’esempio riportato dei progetti realizzati a Barcellona rispecchia il volto di una città metropolitana caratterizzata da un’estrema funzionalità, da uno stretto rapporto con il territorio (in particolare con il mare), dall’integrazione sociale e dall’equilibrio tra tradizione costruttiva ed innovazione tecnologica.

Le buone pratiche di governo sono caratterizzate da azioni ed innovazioni che si confrontano con due velocità di cambiamento: quella rapida delle scelte decisionali e quella lenta della trasformazione fisica. L’esempio di Barcellona ci mostra come l’ottimizzazione dei tempi è chiave del successo.



Fig. 8 - Forum Universale delle Culture, Barcellona, 2004. La manifestazione si tenne in un’area, accanto all’estuario del fiume Besòs, che per l’occasione fu completamente riquilificata e ricostruita con edifici, tuttora utilizzati, tra cui il Forum Building, progettato dagli architetti di Norman Foster. La città di Napoli è città del movimento, di opposte a un governo della superficie della linea 4 della metropolitana.

cialità e delle mancate azioni. “Spesso si parla di scempio e spesso ci si riferisce ai danni del cemento - commenta Diego Lama - al contrario si discute poco dei danni derivanti dal non-cemento. Questo perché il territorio trattiene le ferite prodotte dalla costruzione ma non mostra le ferite dettate dalla paralisi. La vera emergenza è salvare Napoli dall’immobilismo dei processi, dalla paralisi delle trasformazioni”<sup>7</sup> (Lama, 2010). La causa dell’immobilismo è senz’altro da ricercarsi in un mal governo che non è stato in grado di controllare, gestire e condurre l’innovazione, che sempre porta con sé tensioni e conflitti in quanto destabilizzatrice di equilibri. Perché vi sia innovazione e cambiamento vi deve essere volontà e strategia.

La sfida aperta del programma “waterfront” e del piano di riassetto organico del porto di Napoli, con un investimento di ottocento milioni di euro, porta con sé molte perplessità generate dalla parzialità e dalla confusione del programma. Barcellona ha perseguito la politica dell’innovazione attraverso l’offerta di luoghi di aggregazione, “nuove centralità” che hanno conferito alla città una nuova immagine verso il mare, rinnovata all’insegna dello spazio pubblico. Il mare, in tale quadro, è inteso come una risorsa di valore, non solo economico ma, in una accezione più ampia, anche sociale, ambientale e culturale, da gestire opportunamente. Le risorse non vanno solo utilizzate ai fini dell’ottenimento di risultati ma vanno anche difese e valorizzate.

Nel World Urban Forum, tenutosi a Napoli nel settembre del 2012, ci si è posti la domanda sul “Futuro delle città”, nell’obiettivo condiviso di uno sviluppo sostenibile che utilizzi le risorse disponibili preservandole per le future generazioni. Il mare rappresenta per Napoli e per la Campania una risorsa importante e strategica. Una risorsa produttiva, turistica, sociale e culturale che può soddisfare il bisogno di futuro e di cui il progettista deve tener conto nel valutare e costruire paesaggi.

Il mare come risorsa, come opportunità, come osservatorio privilegiato sulla città e sulla tettonica dei luoghi, offre spunti per il progetto, riflessioni per azioni di governo ispirate dai plurimi valori connessi alla sostenibilità del cambiamento, opportunità per la costruzione del futuro.

La riflessione ci riporta ad Ulisse, coraggioso navigatore, simbolo della ricerca del sapere, e alle narrazioni dei suoi viaggi in cui il mare non è mai solo uno sfondo ma il luogo del movimento, dove si svolgono le azioni e dove l’uomo cerca instancabilmente nuove strade e sposta in continuazione i suoi traguardi. La celebre frase che Ulisse rivolge ai suoi compagni con i quali s’imbarca in quello che Dante definisce il *folle volo*, “Considerate la vostra semenza, fatti non foste a viver come bruti ma per seguir virtute e canoscenza” (Dante Alighieri, Divina Commedia, Inferno canto XXVI, 116-120), è un capolavoro d’eloquenza retorica tesa a sminuire il senso del pericolo per intraprendere il viaggio verso la conoscenza e l’esempio più grande che l’umanità dovrebbe perseguire.

#### ENDNOTES

<sup>1</sup> E. Pellegrini, *Epica sull’acqua*. L’opera letteraria di Claudio Magris, Bergamo, Moretti e Vitali, 2003, pag. 50.

<sup>2</sup> Il romanzo *Il vecchio e il mare* (titolo originale: *The Old Man and the Sea*) fu pubblicato per la prima volta sulla rivista *Life* nel 1952. Grazie a questo romanzo Hemingway ricevette il premio Pulitzer nel 1953 ed il premio Nobel nel 1954.

3 Bernard Moitessier (Hanoi 1925 - Parigi 1994) è stato uno dei più famosi navigatori solitari, il primo a circumnavigare il globo senza scalo.

4 Il libro fu disegnato per la prima volta da Mauro Mancini alla fine degli anni Sessanta e poi da lui stesso aggiornato fino alla VI edizione. Dalla sua scomparsa l'opera è stata continuamente ristampata con l'aggiornamento dei dati e delle notizie necessarie. I volumi sono quindi da considerarsi come un archivio di informazioni sempre controllate, modificate e aggiornate.

5 Clemente Massimo, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011, pag. 26.

6 La raccolta di novelle pubblicata nel 1953 da Einaudi vincerà il "Premio speciale per la narrativa" all'edizione del 1953 del Premio Viareggio.

7 Lama Diego, "L'immobilismo dei processi", articolo pubblicato sul quotidiano *Il Corriere della Sera - Corriere del Mezzogiorno*, Napoli, dell'11/05/2010 ([http://napolitans.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/2010/05/11/immobilismo\\_dei\\_processi/](http://napolitans.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/2010/05/11/immobilismo_dei_processi/)).

## REFERENCES

- Bentagna Alberto (a cura di), *Paesaggi di mare e di costa. Dessiner sur l'herbe 2005*, Quaderni Iuav 4, Padova, Il Poligrafo, 2006, 122 pp.
- Clemente Massimo, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, "Città e Architettura", 02, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011, 320 pp.
- Doglio Carlo, *Dal paesaggio al territorio: esercizi di pianificazione territoriale*, Bologna, Il Mulino, 1968, 492 pp.
- Forino Alessandra, *Paesaggi sull'acqua*, Firenze, Alinea, 2003, 177 pp.
- Forte Fabrizia, Forte Francesco, Forte Carlo Maria, *Architettura-Città-Porti-Territorio*, Roma, Aracne Editrice, 2013, 508 pp.
- Forte Fabrizia, "Il rapporto pubblico privato negli interventi di trasformazione urbanistica: la Urban Development Corporation e l'intervento nei Docklands di Londra", in Francesco Forte, *Il progetto urbanistico e la disciplina perequativa*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2000, 331 pp.
- Forte Fabrizia, "La fascia costiera di Bagnoli-Coroglio", in Luigi Picone, *La costa del Golfo di Napoli*, Napoli, Massa, 2009, 200 pp.
- Gargiulo Carmela, "Le aree dismesse nel rapporto città-mare: il porto di Vigliena a Napoli", in *Portus 12*, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2006, pp. 28-33.
- Giovinazzi Oriana, "Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto. Port Cities and Urban Waterfronts: Constructing Scenarios of Transformation in the Context of Conflict", *Méditerranée: Revue géographique des pays méditerranéens*, n.111, Presses universitaires de Provence, 2008, p. 69-74.
- La Rocca Rosa Anna, "Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli", in *Portusplus 3*, rivista digitale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2012, pp. 1-13.
- Lama Diego, "L'immobilismo dei processi", in *Il Corriere della Sera*, *Corriere del Mezzogiorno* ([http://napolitans.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/2010/05/11/immobilismo\\_dei\\_processi/](http://napolitans.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/2010/05/11/immobilismo_dei_processi/)), 11/05/2010, Napoli.
- Mancini Mauro, *Navigare lungocosta*, Milano, Editore Class, "Il tagliamare", 2010, 16 ed. - 6 vol.
- Mastropietro Eleonora, "I grandi eventi come occasione di riqualificazione e valorizzazione urbana. Il caso di Genova", *ACME - Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano*, Volume LX, Fascicolo I, Gennaio-Aprile 2007, [www.ledonline.it/acme/](http://www.ledonline.it/acme/), pp. 169-207.
- Nunes Ferreira João, "Progetti di fronte all'acqua", in *AAVV Paesaggi di mare e di costa*, a cura di Bentagna Alberto, Quaderni Iuav 4, Padova, Il Poligrafo, 2006, 122 pp.
- Ortese Anna Maria, *Il mare non bagna Napoli*, Milano, Adelphi, 1994, 176 pp.
- Parry John H., *Le grandi scoperte geografiche*, Milano, Il Saggiatore, 1963.
- Pavia Rosario, Salimeni Guendalina, "Il nuovo waterfront monumentale di Napoli", in *Portus 10*, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto

e città, 2005 , pp. 77-80.

- Pellegrini Ernestina, Epica sull'acqua. L'opera letteraria di Claudio Magris, Bergamo, Moretti e Vitali, 2003, 266 pp, 2 ed.
- Sartre Jean Paul, Spaesamento. Napoli e Capri, Napoli, Dante & Descartes, 2000, 72 p.
- Savino Michelangelo, Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti, "Studi urbani e regionali", Milano, Franco Angeli, 2010, 424 pp.
- Sonnino Sorisio Luca, Rapsodia blu. Il mare in poesia, prosa e fotografia, Roma, Nautica Editrice, 2008, 200 pp, 3 ed.
- Viola Paolo, Grimaldi Franco, "Waterfront fra piano (quale?) e progetto", in Portus 10, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2005, pp. 18-25.
- Viola Paolo, Grimaldi Franco, Olivieri Marco, Rigoni Roberto, "I Piani Regolatori Portuali in Italia", in Portus 13, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2007, pp. 4-9.
- Viola Paolo, Colombo Emanuele, Porti turistici. Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata, Palermo, Dario Flaccovio, 2010, 405 pp.

***Fabrizia Forte***

*Department of Architecture of the University of Naples "Federico II"*  
*fabrizia.forte@unina.it*

Architect, PhD in Landscape Architecture. She carries out scientific research in the Department of Architecture of the University of Naples "Federico II", where from the academic year 2007/08 performs the role of teacher in Landscape Architecture. She has published several monographs, articles and essays in books, national and international planning magazines, concerning landscape architecture and urban planning.

